

PUB-NO: EP000528506A1

DOCUMENT-IDENTIFIER: EP 528506 A1

TITLE: Device for attaching an antiskid device to a vehicle wheel.

PUBN-DATE: February 24, 1993

INVENTOR-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
ZEISER, PETER DIPL-ING	DE

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
RUD KETTEN RIEGER & DIETZ	DE

APPL-NO: EP92250215

APPL-DATE: August 13, 1992

PRIORITY-DATA: DE04127448A (August 16, 1991)

INT-CL (IPC): B60C027/14

EUR-CL (EPC): B60C027/14

US-CL-CURRENT: 152/213R

ABSTRACT:

An attachment device with a connection part (13) which has a connector pin (16) which is provided with a transverse bore (25) for a ball (24) with the aid of which it can be locked into a bore of a wheel screw or wheel nut is used for rapidly attaching the holding device of an antiskid device to the wheel screw or wheel nut of a wheel of a vehicle. In order to be able to remove the ball (24) from its locked position, the connector pin is constructed as a guide bushing for a locking bolt (18) with an annular groove (23) into which the ball (24) can temporarily move when the locking bolt (18) is displaced counter to the effect of a restoring spring (17). <IMAGE>



⑪ Veröffentlichungsnummer: **0 528 506 A1**

⑫ **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

⑰ Anmeldenummer: 92250215.8

⑤① Int. Cl. 5: **B60C 27/14**

⑳ Anmeldetag: 13.08.92

③⑦ Priorität: 16.08.91 DE 4127448

④③ Veröffentlichungstag der Anmeldung:
24.02.93 Patentblatt 93/08

④④ Benannte Vertragsstaaten:
AT CH DE FR IT LI

⑦① Anmelder: **RUD-Kettenfabrik Rieger & Dietz
GmbH u. Co.
Friedensinsel
W-7080 Aalen 1(DE)**

⑦② Erfinder: **Zeiser, Peter, Dipl.-Ing.
Eckener Höhe 1
W-7080 Aalen-Wasseralfingen(DE)**

⑦④ Vertreter: **Böning, Manfred, Dr. Ing. et al
Patentanwälte Dipl.-Ing. Dieter Jander Dr.
Ing. Manfred Böning Leistkowstrasse 2
W-1000 Berlin 19 (DE)**

⑤④ **Vorrichtung zum Befestigen einer Gleitschutzvorrichtung an einem Fahrzeugrad.**

⑤⑦ Zum schnellen Befestigen der Halterung einer Gleitschutzvorrichtung an der Radschraube oder Radmutter eines Fahrzeugrades dient eine Befestigungsvorrichtung mit einem Anschlußteil (13), das einen Steckzapfen (16) aufweist, der mit einer Querbohrung (25) für eine Kugel (24) versehen ist, mit deren Hilfe er in einer Bohrung einer Radschraube oder Radmutter verriegelbar ist. Um die Kugel (24) aus ihrer Verriegelungsposition entfernen zu können, ist der Steckzapfen als Führungsbuchse für einen Verriegelungsbolzen (18) mit einer Ringnut (23) ausgebildet, in die die Kugel (24) bei Verlagerung des Verriegelungsbolzens (18) gegen die Wirkung einer Rückstellfeder (17) vorübergehend ausweichen kann.

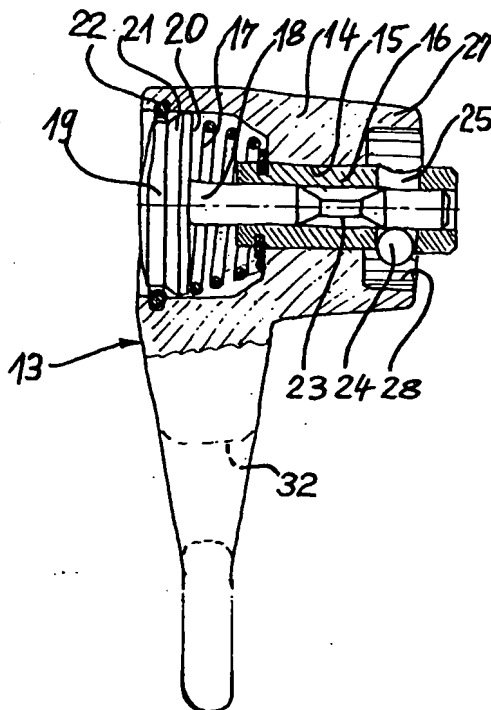


FIG.3

EP 0 528 506 A1

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zum Befestigen der Halterung einer Gleitschutzvorrichtung an der Radschraube oder Radmutter eines Fahrzeugrades nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Eine Vorrichtung der in Betracht gezogenen Art ist aus der DE 38 44 494 A1 bekannt. Einschlägige Vorrichtungen werden im Zusammenhang mit einer bestimmten Gattung von Gleitschutzvorrichtungen benutzt, bei denen ein durchgehendes Laufnetz durch mit der Halterung verbundene und sich von dieser radial nach außen erstreckende, federnde Auslegerarme in den Bereich der Lauffläche des Reifens gedrückt und dort gehalten wird. Bei der bekannten Vorrichtung greifen bei montierter Gleitschutzvorrichtung zwei Ringwulste eines in eine Bohrung einer Radschraube eingeführten und sich unter der Einwirkung einer die Halterung mit der Vorrichtung verbindenden Spannfeder schräg stehenden Steckzapfens in Ringnuten an der Wand der Bohrung. Der Aufbau der bekannten Befestigungsvorrichtung ist außerordentlich einfach, der Sicherheit der Verbindung sind jedoch beim Fahren im unwegsamen Gelände aufgrund dynamischer Beanspruchungen Grenzen gesetzt.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine gattungsgemäße Vorrichtung so zu gestalten, daß sie bei leichter Handhabbarkeit auch unter extremen Bedingungen die sichere Befestigung einer einschlägigen Gleitschutzvorrichtung gewährleistet. Diese Aufgabe wird durch die Lehre des Anspruchs 1 gelöst.

Weitere Einzelheiten und Merkmale der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen und der nachfolgenden Beschreibung einer in der beigefügten Zeichnung dargestellten bevorzugten Ausführungsform. Es zeigen:

Fig. 1 die perspektivische Ansicht einer auf ein Fahrzeugrad montierten Gleitschutzvorrichtung und ihre Befestigung an einer einzelnen Radschraube,

Fig. 2 eine Draufsicht auf die wesentlichen Teile der Befestigungsvorrichtung,

Fig. 3 teilweise im Schnitt eine Seitenansicht des Anschlußteiles der Befestigungsvorrichtung,

Fig. 4 die der Radschraube zugewandte Seite des Anschlußteiles gemäß Fig. 3,

Fig. 5 teilweise im Schnitt den Kopf einer Radschraube,

Fig. 6 die Draufsicht auf die dem Anschlußteil zugewandte Seite der Radschraube,

Fig. 7 eine Einzelheit des Anschlußteiles gemäß Fig. 3,

Fig. 8 eine Einzelheit von Fig. 8 und

Fig. 9 ein Zwischenstück zur Verbindung des Anschlußteiles gemäß Fig. 3 mit einer handelsüblichen Radschraube.

In Fig. 1 ist 1 ein Fahrzeugrad mit einer Felge 2, die mittels Radschrauben 3 mit einer in Fig. 1 nicht dargestellten Radnabe verbunden ist. Eine der Radschrauben 3 ist als Spezialschraube ausgebildet und wird zur Verankerung eines Steckzapfens 4 (siehe Fig. 2 und 3) einer Befestigungsvorrichtung für eine auf das Fahrzeugrad 1 aufgezo-

5 gleitschutzvorrichtung verwendet. Die Gleitschutzvorrichtung besitzt eine zentrale Halterung 5 für vier sich von der Halterung 5 radial nach außen erstreckende Arme 6, deren der Halterung 5 abgewandte Enden gelenkig mit Auslegern 7 von Gleitschutzelementen 8 verbunden sind, die Teile eines

10 die Lauffläche 9 des Fahrzeugrades 1 bedeckenden, einen in sich geschlossenen Ring formenden Laufnetzes 10 bilden. Das Laufnetz 10 wird durch die Arme 6 auf der Lauffläche 9 gehalten, ohne daß es einer inneren Seitenkette oder vergleichbarer Mittel bedarf. Um zu erreichen, daß das Laufnetz 10 automatisch auf die Lauffläche 9 des Fahrzeugrades

15 aufgezogen wird und dort anschließend auch in kritischen Situationen, wie bei einer scharfen Kurvenfahrt, verbleibt, müssen die Arme 6 federnd gegen die Flanke des Reifens des Fahrzeugrades gedrückt werden. Hierzu dient eine einzige zentrale

20 Spannfeder 12, die drehbar in der Halterung 5 und/oder einem Anschlußteil 13 gelagert ist. Halterung 5, Spannfeder 12 und Anschlußteil 13 sind unverlierbar miteinander verbunden und bilden mit den Armen 6 und dem Laufnetz 10 ein einheitliches Gebilde.

Einzelheiten der Befestigungsvorrichtung für die Gleitschutzvorrichtung zeigen die Figuren 2 bis 8.

Das Anschlußteil 13 besitzt einen Kopf 14 mit einer Bohrung 15 zur Aufnahme eines hohlen Steckzapfens 16. Der Steckzapfen 16 bildet eine Führungsbuchse für einen gegen die Wirkung einer Rückstellfeder 17 hin- und herbewegbaren Verriegelungsbolzen 18, wobei zum Einleiten einer Bewegung in den Verriegelungsbolzen 18 ein Druckknopf 19 dient, der zusammen mit der Feder 17 in einer Aufnahme 20 angeordnet ist, die sich an die Bohrung 15 anschließt. Der Druckknopf weist eine Schrägschulter 21 auf, die durch die Rückstellfeder 17 gegen einen O-Ring gedrückt wird, der gleichzeitig die Funktion eines Anschlages und einer Dichtung erfüllt.

Der Verriegelungsbolzen 18 ist mit einer Ringnut 23 versehen, in die bei gegen die Wirkung der Rückstellfeder 17 in die Aufnahme 20 gedrücktem Druckknopf 19 eine Kugel 24 eintreten kann, die an einem Ende einer Querbohrung 25 des Steckzapfens 16 gelagert ist. Bei der Herstellung der Querbohrung 25 wird diese mit einem Stufenbohrer bearbeitet, der am dem Eintrittsende der Querbohrung gegenüberliegenden Ende Material stehen läßt, das einen Sitz 26 für die Kugel 24 bildet.

Der die Querboreung 25 umschließende Abschnitt des Steckzapfens 16 bildet einen Ringbund 27, der an seiner Innenseite mit einer Verzahnung 28 versehen ist.

Beim Anbringen der Gleitschutzvorrichtung am Fahrzeugrad wird der Steckzapfen 16 in die Bohrung 29 der Radschraube 3 gesteckt. Die Bohrung 29 ist mit einer Ringnut 30 versehen, deren Profil dem Durchmesser der Kugel 24 angepaßt ist. Sowohl die Ringnut 30 als auch die Ringnut 23 haben schräge Seitenwände. Um den Steckzapfen 16 in die Bohrung 29 der Radschraube 3 einführen zu können, wird der Druckknopf 19 gegen die Wirkung der Rückstellfeder 17 so weit in die Ausnehmung 20 gedrückt, daß die Kugel 24 in die Ringnut 23 eintreten kann und ihr äußerster Punkt mithin auf dem Umfang des Steckzapfens liegt. Nachdem der Steckzapfen 16 in die Bohrung 29 gesteckt worden ist, läßt man den Druckknopf 19 los und die Kugel 24 wird durch eine der schrägen Seitenwände der Ringnut 23 in die Ringnut 30 gedrückt. Danach ist das Anschlußteil 13 formschlüssig mit der Radschraube 3 verbunden.

Der Umstand, daß der Steckzapfen 16 über den Ringbund 27 vorsteht, erleichtert den Anschlußvorgang. Nachdem man nämlich zunächst lediglich den vorstehenden Teil des Steckzapfens 16 in die Bohrung 29 eingeführt hat, läßt sich das Anschlußteil 13 bequem in eine gewünschte Lage schwenken.

Beim weiteren Einführen des Steckzapfens 16 in die Bohrung 29 greift die Verzahnung über den Sechskantkopf 31 der Radmutter 3. Sie erlaubt es, das Anschlußteil 13 in einer Winkelposition gegenüber der Radmutter 3 zu arretieren, in der das mit einer Bohrung 32 für die Spannfeder 12 versehene Ende zum Zentrum des Fahrzeugrades 1 gerichtet ist. Anstatt eine Verzahnung 28 zu verwenden, ist es auch möglich, mit Vorsprüngen 33 zu arbeiten, die in das Innere der Ringnut 30 ragen, wie dies in Fig. 5 durch gestrichelte Linien angedeutet ist. Die Vorsprünge 33 können dabei durch über den Umfang der Ringnut 30 verteilte Stifte gebildet werden, die in parallel zur Längsachse der Radschraube 3 verlaufende Bohrungen eingeschlagen sind.

In Fällen, in denen man auf den Einsatz spezieller Radschrauben 3 verzichten möchte, kann mit einer auf den Sechskantkopf 31 der Radschraube 3 oder der Radmutter steck- und dort festklemmbaren Klemmvorrichtung 34 gearbeitet werden, wie sie beispielsweise aus der DE-OS 28 41 854 bekannt ist. Die Klemmvorrichtung besteht aus einer Spreizhülse 35, einer Druckhülse 36 und einer Schraubhülse 37, in die die Ringnut 30 eingearbeitet ist. Die Spreizhülse 35 wird auf den Kopf der Radschraube gesteckt und anschließend werden ihre Lamellen durch die Druckhülse 36 fest gegen diesen gepreßt, indem man die Schraubhül-

se 37 mit der Spreizhülse 36 verschraubt.

Patentansprüche

1. Vorrichtung zum Befestigen der Halterung einer Gleitschutzvorrichtung an der Radschraube (3) oder Radmutter eines Fahrzeugrades mit einem Steckzapfen (16), der mittels mindestens eines über seinen Umfang vorstehenden Vorsprunges in einer mit einer umlaufenden Ringnut (23) versehenen radseitigen Bohrung (29) verankerbar ist, und mit einem den Steckzapfen (16) haltenden Anschlußteil (13), das nach Art eines sich von der jeweiligen Radschraube (3) bzw. Radmutter zum Radzentrum erstreckenden Auslegers ausgebildet und dort über eine Spannfeder (12) mit der Halterung verbunden ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Steckzapfen (16) hohl und mit einer an ihrem einen Ende verengten Querboreung (25) versehen ist, daß der Steckzapfen (16) eine Führungsbuchse für einen gegen die Wirkung einer Rückstellfeder (17) durch einen Druckknopf (19) betätigbaren Verriegelungsbolzen (18) für eine unverlierbar in dem das verengte Ende aufweisenden Teil der Querboreung (25) gelagerte Kugel (24) bildet und daß der Verriegelungsbolzen (18) mit einer Ringnut (23) versehen ist, in die die Kugel (24) bei Betätigung des Druckknopfes (19) unter Austreten aus der Ringnut (30) in der den Steckzapfen (16) aufnehmenden radseitigen Bohrung (29) ausweichen kann.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Ringnut (23) des Verriegelungsbolzens (18) und die Ringnut (30) der zur Aufnahme des Steckzapfens (16) dienenden radseitigen Bohrung (29) schräge Seitenwände aufweisen.
3. Vorrichtung nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Querschnitt der Ringnut (30) der radseitigen Bohrung (29) an den Durchmesser der Kugel (24) angepaßt ist.
4. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Anschlußteil (13) mit einer Aufnahme (20) für die den Verriegelungsbolzen (18) umschließende Rückstellfeder (17) und den mit dem Verriegelungsbolzen (18) verbundenen und zu seiner Betätigung dienenden Druckknopf (19) versehen ist und daß zur Sicherung des Druckknopfes (19) in der Aufnahme (20) ein in eine Ringnut der Aufnahme (20) eingesetzter, einen Anschlag bildender O-Ring (22) dient.

5. Vorrichtung nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Druckknopf (19) mit einer in seiner Ruhestellung gegen den O-Ring (22) anliegenden Schrägschulter (21) versehen ist. 5
6. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet**, daß sie mit Mitteln zur Fixierung des Anschlußteiles (13) in unterschiedlichen Winkelpositionen gegenüber der Radschraube (3) oder Radmutter ausgestattet ist. 10
7. Vorrichtung nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß zur Fixierung des Anschlußteiles (13) in einer bestimmten Winkelposition eine an der Innenseite eines Ringbundes (27) des Anschlußteiles (13) angeordnete Verzahnung (28) dient. 15
8. Vorrichtung nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß zur Fixierung des Anschlußteiles (13) in einer bestimmten Winkelposition in die Ringnut (30) der den Steckzapfen (16) aufnehmenden Bohrung (29) ragende Vorsprünge (33) dienen. 20 25
9. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Steckzapfen (16) über einen ihn umschließenden Ringbund (27) des Anschlußteiles (13) vorsteht. 30
10. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, daß die radseitige Bohrung (29) zur Aufnahme des Steckzapfens (16) im Kopf (31) der Radschraube (3) oder Radmutter angeordnet ist. 35
11. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, daß die radseitige Bohrung (29) zur Aufnahme des Steckzapfens (16) in einem Teil einer auf den Kopf (31) der Radschraube (3) oder Radmutter steck- und dort festklemmbaren Klemmvorrichtung (34) angeordnet ist. 40 45
12. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Anschlußteil (13) aus Kunststoff besteht. 50

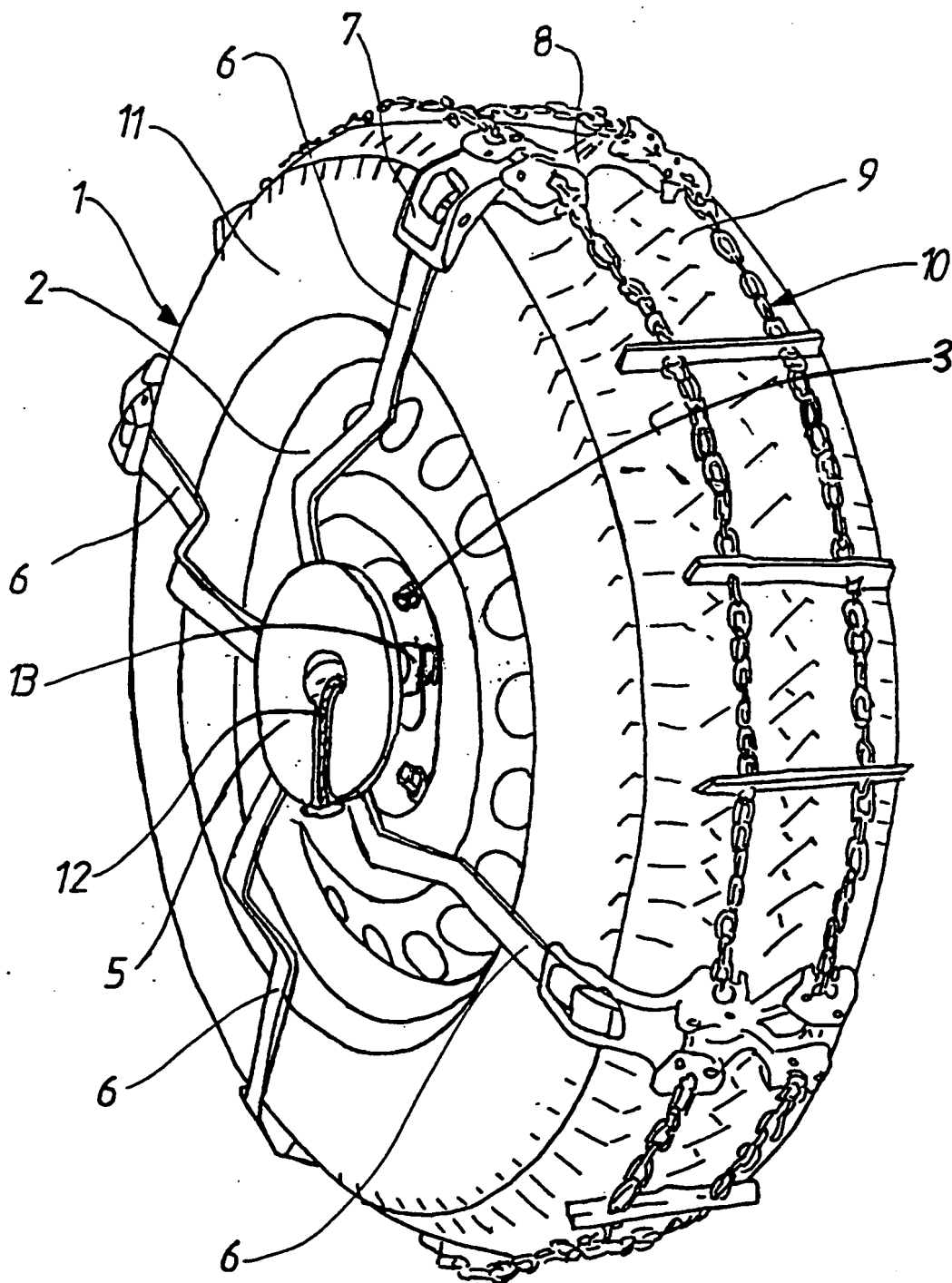


FIG.1

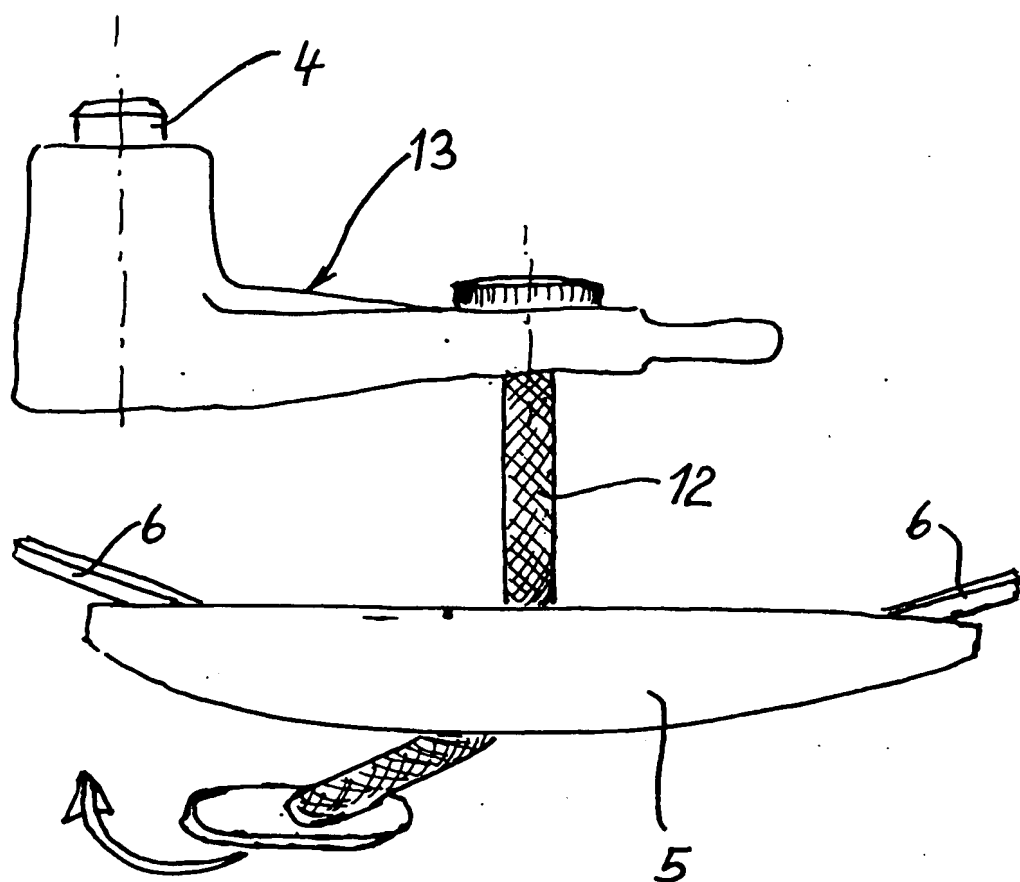


FIG. 2

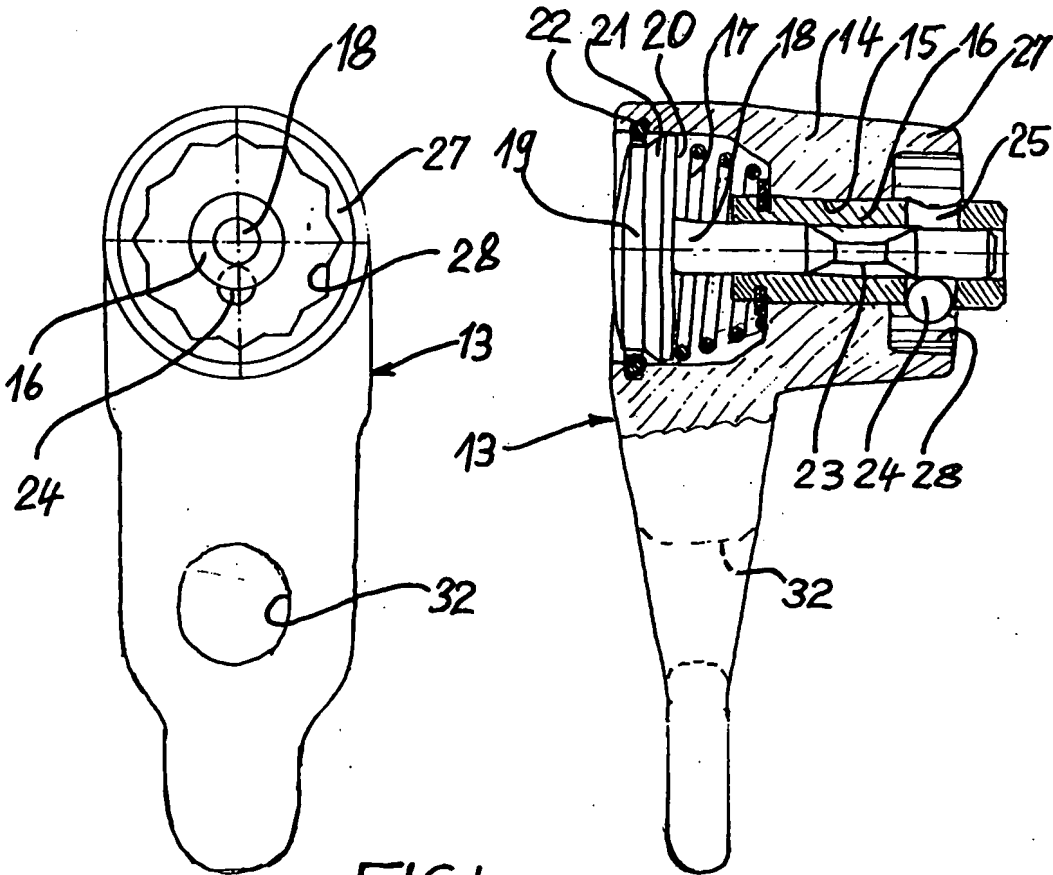


FIG.4

FIG.3

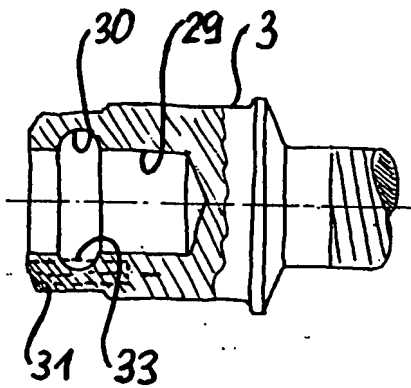


FIG.5

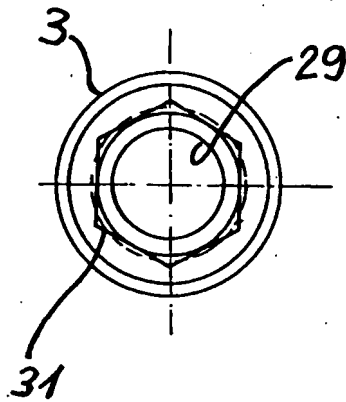


FIG.6

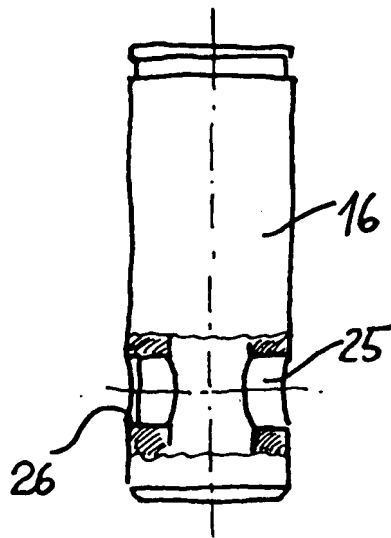


FIG. 7

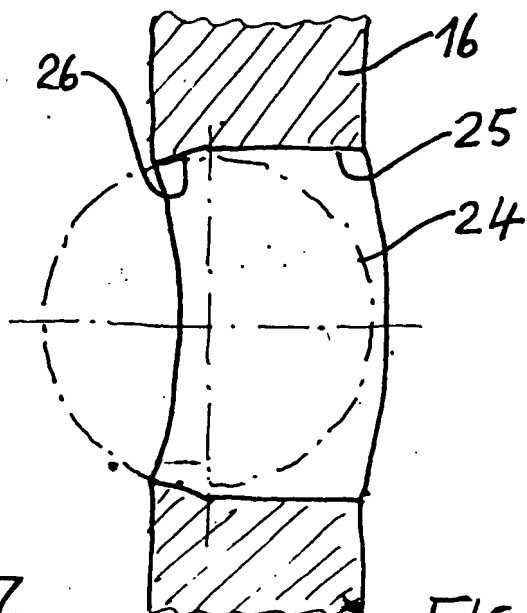


FIG. 8

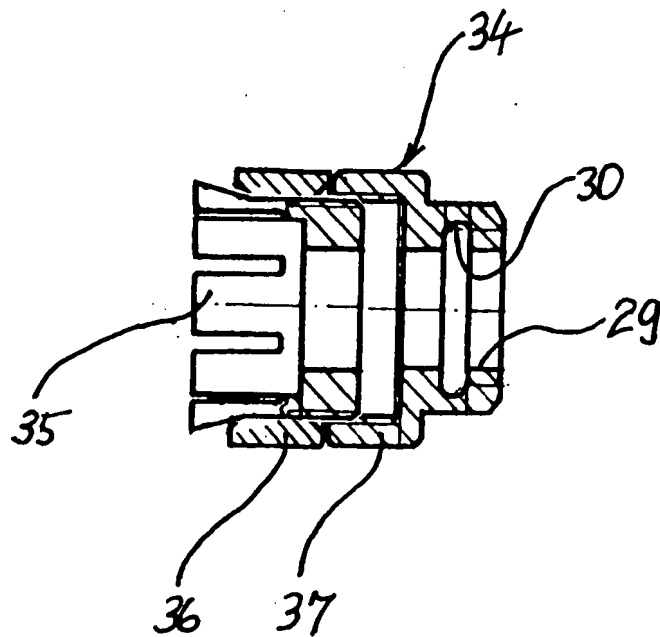


FIG. 9



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 92 25 0215

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. CL.5)
D, Y	DE-C-3 844 494 (ROD-KETTENFABRIK) * das ganze Dokument *	1-3	B60C27/14
Y	US-A-4 522 421 (VANCE) * das ganze Dokument *	1-3	
A	DE-U-8 623 171 (CONFON) * Seite 23, letzter Absatz - Seite 27, letzter Absatz; Abbildungen 10-15 *	11	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. CL.5)
			B60C B60D
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 17 NOVEMBER 1992	Freier HAGEMAN M.
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument A : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	